

RESUMEN

El presente trabajo se realizó en los tramos de estudio (calle Cochabamba, Tarija y Argentina) ubicados en el municipio de Bermejo segunda sección de la provincia Arce del departamento de Tarija, al Sur de Bolivia con el propósito de conocer el estado actual del pavimento en servicio, mediante una evaluación y análisis de fallas en dichos tramos, para así poder obtener un indicativo referencial sobre su condición y las posibles causas de los deterioros observados.

Tomándose como parámetros de evaluación el PCI, PSI, IRI, la deflexión admisible, deflexión característica y el radio de curvatura para el desarrollo del trabajo, donde se llegó a las siguientes conclusiones: El estado de la condición superficial del pavimento se encuentra afectado mayormente por Popouts o desprendimientos superficiales, grietas lineales (grietas long., trans. y diag.), grieta de esquina, descascaramiento de junta donde estas podrían estar ocasionadas por factores climáticos o el envejecimiento del pavimento, su condición superficial es buena de acuerdo al (PCI), la superficie del pavimento se encuentra fuertemente agrietada y parchada, su condición superficial se clasifica como buena de acuerdo al (PSI) y su rugosidad superficial se clasifica como un pavimento viejo de acuerdo a la escala del (IRI).

Mediante la evaluación estructural por medio del ensayo de la Viga Benkelman en el pavimento de los tramos en estudio (calle Cochabamba, Tarija y Argentina), se obtuvieron los valores del radio de curvatura promedio de 248,6 m, 263,1 m y 249,0 m respectivamente; por lo tanto se puede indicar que el pavimento evaluado se califica como satisfactorio debido a que cumple con el criterio adoptado (valores de radio de curvatura calculados mayores a 100 m y el radio de curvatura promedio comprendido entre 300 y 500 m) lo que indica un adecuado comportamiento estructural de los tramos estudiados. De la misma manera se obtuvieron las deflexiones máximas promedio en los tramos de estudio que fueron de $56,3 \times 10^{-2}$ mm, $45,4 \times 10^{-2}$ mm y $46,4 \times 10^{-2}$ mm respectivamente, lo que nos indica que las deflexiones máximas no superan a la deflexión admisible la cual resulto $102,05 \times 10^{-2}$ mm lo que nos conlleva a entender que el paquete estructural en su conjunto se encuentra en buenas condiciones a pesar del tránsito y el tráfico que circula actualmente que sobrepasa lo estimado al momento en el cual fue diseñado.